

STF analisa aumento da tarifa do pedágio da BR-040/495

Partido político questiona decisão da ANTT e pede volta de valor próximo a R\$ 14,50

Por Gabriel Rattes

O Supremo Tribunal Federal (STF) começou a analisar uma ação que pode resultar na suspensão do aumento do pedágio nas praças da BR-040/495, rodovia que liga Minas Gerais ao Rio de Janeiro e corta a Região Serrana. A medida afeta diretamente motoristas de Petrópolis e de outros municípios, como Areal e Três Rios, que utilizam diariamente a estrada.

A ministra Cármem Lúcia, relatora do caso, determinou que o Ministério dos Transportes, a Advocacia-Geral da União (AGU) e a Procuradoria-Geral da República (PGR) se manifestem com urgência antes da análise do pedido de liminar.

Questionamento

A ação foi proposta pelo Partido Renovação Democrática (PRD) por meio de uma Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF), instrumento usado quando se entende que um ato do poder público fere princípios da Constituição.

O partido contesta duas deliberações da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), publicadas em outubro e novembro de 2025, que autorizaram o início da cobrança de pedágio nas



Ainda não há data definida para o julgamento do mérito da ação.

praças P1, P2 e P3 da BR-040/495 e fixaram a tarifa básica em R\$ 21 para carros de passeio.

Promessa de tarifa menor

De acordo com a ação, quando a nova concessão da rodovia foi licitada, após o fim do contrato com a antiga concessionária, o consórcio vencedor — atualmente representado pela Elovias S.A. — ofereceu desconto de 14% sobre a tarifa de referência.

Na época, a expectativa criada

era de que o valor ficasse em torno de R\$ 12,50, partindo de uma base aproximada de R\$ 14,50. No entanto, com as decisões da ANTT, a nova tarifa já começou em R\$ 21, valor superior ao que era cobrado ao final do contrato anterior.

O PRD sustenta que a agência reguladora promoveu uma espécie de recomposição antecipada de valores, concentrando o reajuste logo no início da concessão e transferindo o custo diretamente para o usuário da rodovia. "Na prática, o reajuste retroativo neutraliza o benefício

econômico prometido ao usuário pelo mecanismo competitivo, deslocando para a concessionária, logo na largada, a maior parte do ganho associado ao leilão", diz um trecho do documento que o jornal Correio Petropolitano teve acesso.

Segundo o partido, isso esvazia o benefício do desconto oferecido no leilão e transforma o usuário em garantidor da rentabilidade da concessionária, o que violaria princípios como a modicidade tarifária, a proteção ao consumidor e a moralidade administrativa. "O in-

teresse público primário deve prevalecer sobre interesses econômicos privados, sendo incompatível com a Constituição a socialização dos prejuízos e a privatização dos ganhos", disse à Suprema Corte.

O que o partido pede

No pedido de liminar, o PRD solicita que o STF suspenda imediatamente as deliberações da ANTT e determine a volta provisória do valor anterior, em torno de R\$ 14,50 para carros de passeio, com aplicação proporcional às demais categorias.

No julgamento final, o partido pede que a Corte declare a ilegalidade das normas e fixe o entendimento de que reajustes e revisões tarifárias não podem anular, na prática, os descontos oferecidos em processos de concessão.

Próximos passos

No documento, datado em 7 de janeiro de 2026, a ministra Cármem Lúcia determinou que o Ministro dos Transportes preste informações em até cinco dias. Em seguida, a Advocacia-Geral da União (AGU) e a Procuradoria-Geral da República (PGR) terão prazo de três dias cada para se manifestar. Só depois disso o STF decidirá se concede ou não a liminar. Ainda não há data definida para o julgamento do mérito da ação.

Especialista alerta para insegurança jurídica na concessão da rodovia

Por Richard Stoltzenburg

A tarifa de R\$ 21,00 cobrada pela concessionária Elovias S.A. no pedágio da BR-040 voltou a ser alvo de questionamentos em Brasília. Desta vez, o tema chegou ao Supremo Tribunal Federal (STF) por meio de uma Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) apresentada pelo Partido Renovação Democrática (PRD), tendo como relatora a ministra Cármem Lúcia. A ação foi ajuizada na semana passada.

TCU

Além da ação no STF, também tramita no Tribunal de Contas da União (TCU) um processo sobre o mesmo assunto, apresentado pelo deputado federal Hugo Leal e pelo prefeito de Petrópolis, Hingo Hammes, que pedem a suspensão do aumento do pedágio.

Na representação, o prefeito e o deputado lembram que o contrato

de concessão do trecho da rodovia entre Rio de Janeiro e Juiz de Fora foi assinado em 2 de outubro e que o aumento, autorizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) no último dia 22, será aplicado antes mesmo da entrada em operação plena da nova empresa responsável pela administração da estrada, a Elovias.

MPF

Além da ação no STF e do pedido de suspensão no TCU, o Ministério Público Federal (MPF) determinou que a ANTT e a concessionária Elovias S.A. prestassem esclarecimentos urgentes sobre o reajuste da tarifa de pedágio da BR-040.

No despacho, assinado pela procuradora da República Luciana Fernandes Portal Lima Gadelha, o órgão questiona o cálculo utilizado pela agência e afirma que a nova cobrança só poderia valer a partir de 6 de novembro, e não antes, como

previa a ANTT.

De acordo com a determinação, a agência deverá encaminhar cópia do processo administrativo que embasou a Deliberação nº 385/2025, publicada no Diário Oficial da União em 24 de outubro. O MPF quer saber qual foi a memória de cálculo utilizada para definir o valor da nova tarifa e por que o termo inicial do reajuste considerado foi novembro de 2022, e não janeiro de 2023, como previsto no contrato de concessão.

Insegurança jurídica

O advogado Melillo Dinis de Brasília, especialista em infraestrutura e com atuação em Brasília, afirma que esse tipo de situação pode, sim, gerar insegurança jurídica. "Embora sejam duas ações, há, sim, risco de insegurança jurídica. Mas, tendo em vista o sistema de concessão brasileiro, ações contra concessionárias são algo comum e recorrente", comentou.

Histórico

Situações semelhantes já ocorreram na concessão anterior do trecho entre Rio de Janeiro e Belo Horizonte. A Concer, que era responsável pela rodovia, ingressou diversas vezes com ações contra a ANTT e o TCU para tentar garantir o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, alegando prejuízos com as obras da Nova Subida da Serra.

A empresa, que teria o contrato encerrado em 2021, permaneceu na operação até 31 de outubro de 2025, quando a Elovias S.A. assumiu a nova concessão.

Melillo Dinis destaca que esse cenário traz reflexos para o futuro: "A insegurança jurídica e esse alto índice de processos contra concessionárias fazem parte do 'pacote' das concessões, mas, em um cenário de instabilidade, há também impactos negativos para novos investimentos", afirmou.

Outro caso recente ocorreu na BR-393, onde houve disputa judi-

cial sobre o controle do trecho. No dia 6 de julho de 2025, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) suspendeu a ordem de serviço para conservação e recuperação da rodovia, retirando a concessionária K-Infra da operação. Em agosto de 2025, o ministro Gilmar Mendes, determinou o encerramento do contrato da Arteris, logo após o Governo Federal decretar a caducidade do contrato de concessão, em razão de descumprimentos legais e contratuais identificados em processo administrativo conduzido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), cuja a empresa recorreu na Justiça.

A Firjan reuniu, na quinta-feira (7/11), prefeitos e lideranças empresariais do Sul e Centro-Sul Fluminense para discutir a nova modelagem de concessão da Rodovia do Aço (BR-393).

Posicionamento

A concessionária Elovias S.A. foi questionada sobre as decisões judiciais e sobre os impactos na segurança jurídica e nos investimentos, mas até o fechamento desta edição não havia enviado resposta.